

Bahnbenutzungsregelung am „Helmut Schmidt-Airport“



Schutz der Bevölkerung vor vermeidbarem - und damit verbunden unzumutbarem - Fluglärm



Aus der **Mitteilung 317/57 des Hamburger Senats an die Bürgerschaft vom Oktober 1957** zur Frage eines möglichen **Ausbaus des Verkehrsflughafens** in Hamburg-Fuhlsbüttel im Zusammenhang mit der in dieser Zeit anstehenden Umstellung der Luftverkehrswirtschaft auf Turbinen-Luftstrahl-Triebwerke (Strahlflugzeuge) ist im Hinblick auf die Lärmproblematik zu entnehmen, dass es unbedingt notwendig sei, **alle Maßnahmen zu ergreifen, durch die der Lärm verringert oder gar beseitigt werden kann. Unvermeidliche Lärmentwicklungen in den Flugschneisen seien durch betriebliche Maßnahmen zu verringern.**

Unter der Überschrift „**Maßnahmen zur Verringerung des Fluglärms**“ wurde besonders der aktive Lärmschutz hervorgehoben:

(1) Erhöhung des Abflug- bzw. Einflugwinkels, **(2)** Vermeidung besonders hoher Spitzenbelastungen des Flughafens durch zweckmäßige Flugplangestaltung, **(3)** Festlegung bevorzugter Start- und Landebahnen, **(4) Festlegung der vorzugsweisen Benutzung einer bestimmten An- und Abflugrichtung**, **(5)** Bau einer Lärmschutzhalle, **(6)** zeitliche Beschränkungen für Schul- und Reklameflüge, **(7)** die Heraufsetzung der Mindestflughöhen sowie **(8)** Beschränkungen des Flughafens für bestimmte, besonders laute Flugzeugtypen

Flughafen-Betreibergenehmigung aus dem Jahr 1967



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG BEHORDE FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

AMT FÜR HAFEN, SCHIFFFAHRT UND VERKEHR
- VT/764.530-3 -

G.-Z.
(Bei Beantwortung bitte angeben)

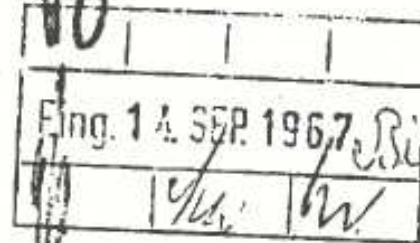
Behörde für Wirtschaft und Verkehr, 2 Hamburg 11, Postfach 2109

Hamburg, den 21. August 1967
Fernsprecher 34 91 2 517 (Durchwahl)
Behördennetz 41 "

Genehmigung v. 21.8.67

An die
Hamburger Flughafen-Verwaltung
GmbH

2 H a m b u r g 63
Flughafen



Betr.: Genehmigung gem. § 6 LuftVG

Der Hamburger Flughafen-Verwaltung GmbH, Hamburg-Fuhlsbüttel,
wird gemäß § 6 LuftVG genehmigt, den Flughafen Hamburg als
Verkehrsflughafen der Kennziffer A des ICAO-Anhangs 14 zum
Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt unter folgenden,
Voraussetzungen zu betreiben:

Flughafen-Betreibergenehmigung aus dem Jahr 1967



5. Betriebliche Einschränkungen und Anordnungen:

Luftfahrzeugführer, die kein betriebsfähiges Sprechfunk-Sende- und Empfangsgerät mitführen, dürfen den Flughafen Hamburg nur anfliegen, wenn das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr - Außenstelle Flughafen - und die Platzverkehrskontrolle der Bundesanstalt für Flugsicherung eine Ausnahmegenehmigung erteilt haben.

Im übrigen gelten die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland - Teil AGA -2-6-1, Ziffer 26 - aufgeführten örtlichen Flugbeschränkungen.

6. Es ist eine Haftpflichtversicherung über 12 Mio DM für *) Personenschäden je Ereignis (500.000 DM pro Person) und 24 Mio DM für Sachschäden aufrechtzuerhalten und bei Zunahme des Risikos angemessen zu erhöhen.

7. Die Genehmigung ist nicht übertragbar.

8. Weitere Auflagen und Ergänzungen bleiben im Interesse der Sicherheit und Ordnung vorbehalten.

Nachtflugbeschränkungen und Bahnbenutzungsregelung am Hamburger Verkehrsflughafen (1971)



NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER TEIL I

Herausgegeben von der
Bundesanstalt für Flugsicherung

19. Jahrgang

Frankfurt (Main), 14. Oktober 1971

Änderung der örtlichen Flugbeschränkungen für den Flughafen Hamburg

Hamburg, den 15. September 1971
VT/764.530-3/3

Für den Flughafen Hamburg gelten folgende neue örtliche Flugbeschränkungen:

1. Luftfahrzeuge dürfen von 2200 bis 0500 MGZ weder starten noch landen.

Dies gilt nicht für die Fälle, in denen der Flughafen Hamburg als Not- und Ausweichflughafen benutzt wird sowie — nach näherer Bestimmung durch die Genehmigungsbehörde — für den Nachluftpostdienst der Deutschen Bundespost.

Bei Verspätungen gilt eine Ausnahmegenehmigung vom Nachtflugverbot als erteilt, wenn Landung oder Start vor 2300 MGZ abgewickelt werden können.

Das Amt für Hafen, Schifffahrt und Verkehr (Telefon: 591 00 348 — Durchwahl) kann im Einzelfall darüber hinaus insbesondere dann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

23 Uhr bis 6 Uhr

2. Für die Benutzung der Start- und Landebahnen gelten folgende Bestimmungen:

Von 0600 bis 2100 MGZ:

7 Uhr bis 22 Uhr

- a) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand dieser Startbahn, dazu zwingen. Kann auf Grund der Verkehrslage Bahn 34 nicht benutzt werden, ist auf Bahn 05 oder 23 auszuweichen.

- b) Für Landungen ist Bahn 34 nicht zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere die Windverhältnisse oder der Zustand der Landebahnen 05/23 dazu zwingen.

Von 2100 - 0600 MGZ:

22 Uhr bis 7 Uhr

- c) Für Starts ist Bahn 34 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) zulässig.
- d) Für Landungen ist Bahn 16 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das Instrumentenanflugverfahren zur Landebahn 16 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen der Ziffer 2b) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrs- und Betriebslagen.

Flugbeschränkungen gemäß Hamburger Oberverwaltungsgericht (3E 32/98 P) vom 03.09.2001




Gemäß **OVG HH** gelten für den Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens nach Maßgabe der Genehmigung jeweils die im Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland aufgeführten örtlichen **Flugbeschränkungen**:

- Für Landungen von Luftfahrzeugen mit einem höchstzulässigen Landegewicht von mehr als 200.000 kg ist RWY 05 oder RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Für Starts ist RWY 33 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die Verkehrslage oder Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- Starts auf RWY 15 und Landungen auf RWY 33 sind nur zulässig, wenn Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse, dazu zwingen.
- **Von 22 Uhr bis 7 Uhr ist für Landungen RWY 15 zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner aus Gründen der Luftverkehrssicherheit, wenn die Bahnverhältnisse dazu zwingen und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.**

Aktuelle Bahnbenutzungsregelung (2018)



 The logo of the Authority for Environment and Energy (Behörde für Umwelt und Energie) is located in the top left corner of the table. It features a red castle tower with three towers and a blue wavy line below it.	<p>Behörde für Umwelt und Energie</p> <p>Amt für Immissionsschutz und Betriebe</p> <p>- Fluglärmschutzbeauftragte -</p>
---	---

Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln gemäß dem Luftfahrthandbuch Deutschland

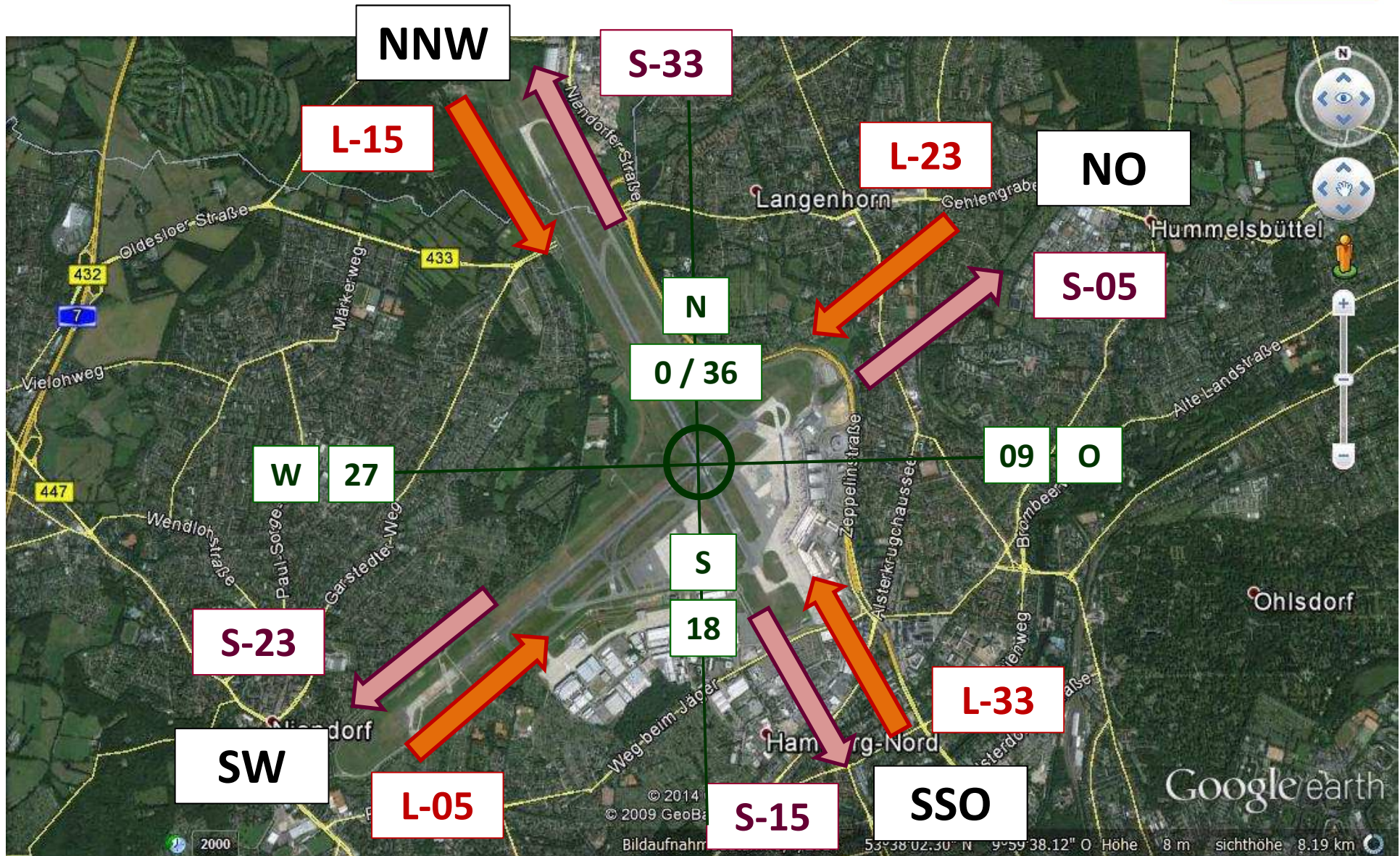
Allgemeines:

Ziffer 2. des Luftfahrthandbuchs Deutschland regelt die Bahnbenutzungsregelungen für den Flugverkehr am Hamburger Flughafen.

Ziffer 2.1 gibt vor, dass für **STARTS** in der Regel die RWY 33 (Quickborn/ Norderstedt) zu benutzen ist. Abweichungen hiervon können beispielsweise zugelassen werden, wenn die Verkehrslage oder Witterungs- und Bahnverhältnisse dies erforderlich machen. Die RWY 15 (Alsterdorf) ist nur in Ausnahmefällen für Starts vorgesehen (Ziffer 2.2).

Gemäß Ziffer 2.3 Luftfahrthandbuch ist von 22 – 7 Uhr für **LANDUNGEN** RWY 15 (Quickborn/ Norderstedt) zu benutzen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn die für das IFR-Anflugverfahren zur RWY 15 festgelegten Wetterminima nicht erfüllt sind, ferner unter den Voraussetzungen von 2.2 (Gründe der Luftverkehrssicherheit, insbesondere Witterungs- und Bahnverhältnisse) und bei Vorliegen außergewöhnlicher Verkehrslagen.

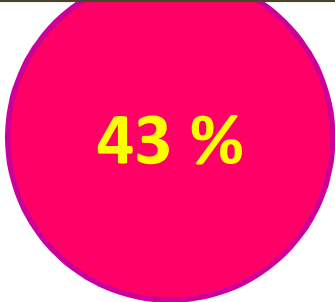
Start- (S) und Landebahnenbezeichnung (L) - RWY am „Helmut Schmidt-Airport“



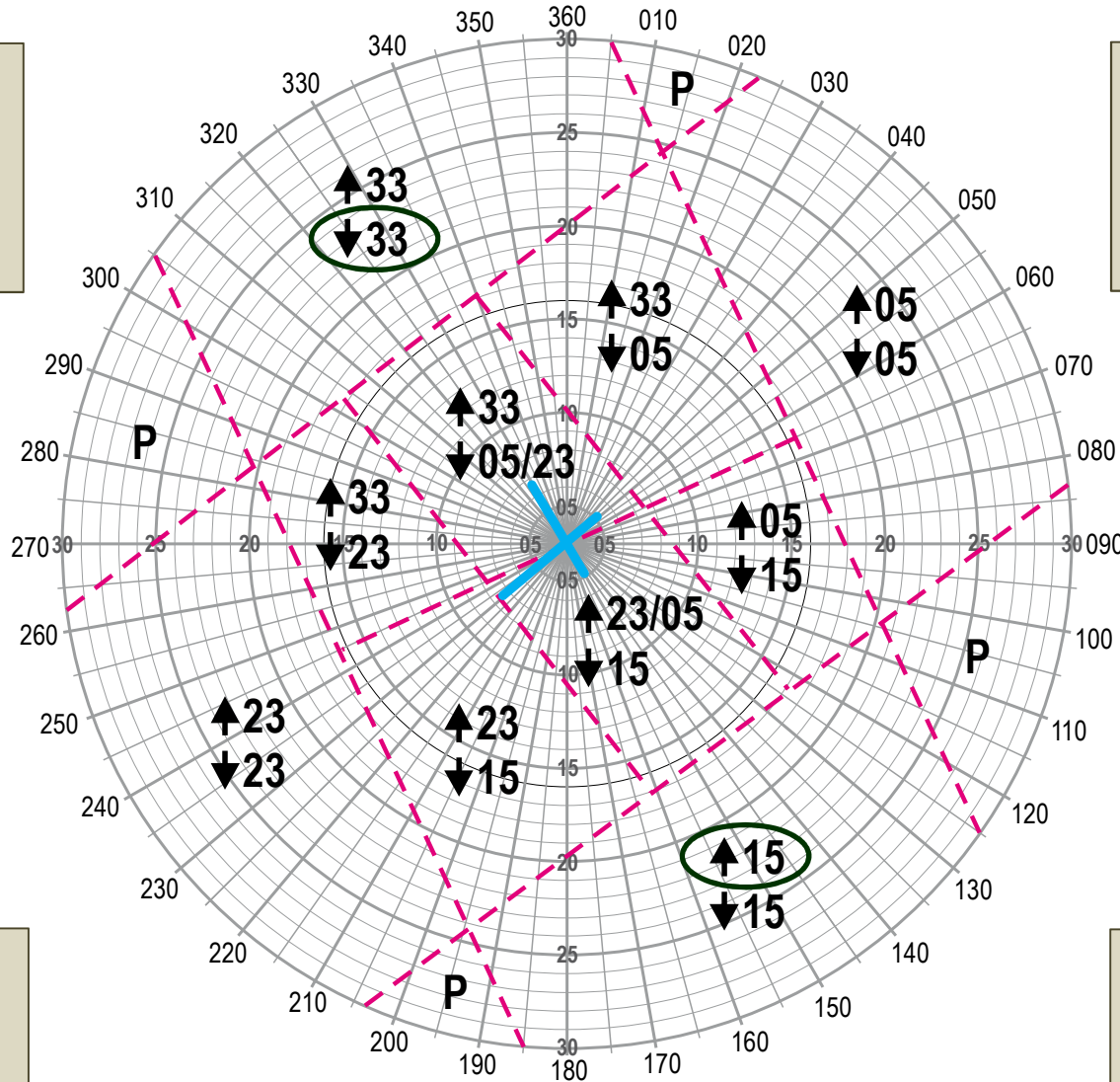
Langjährige prozentuale Bahnverteilung am „Helmut Schmidt-Airport“



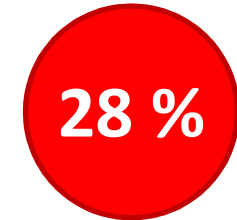
Nordwesten:
S33: 58 %
L15: 28 %



Südwesten:
S23: 30 %
L05: 24 %



Nordosten:
S05: 11 %
L23: 45 %



Südosten:
S15: 1 %
L33: 3 %

> 90 % der Flugziele liegen im Süden von Hamburg !

Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017 (BBR 2.1)



Einhaltung

keine Daten vorhanden

Verstoß

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	November	Dezember
1	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
2	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
3	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
4	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
5	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
6	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	Verstoß
7	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	Verstoß
8	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	Verstoß
9	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
10	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
11	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
12	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
13	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
14	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
15	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
16	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
17	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
18	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
19	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
20	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
21	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
22	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
23	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
24	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
25	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
26	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
27	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
28	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
29	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
30	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
31	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß	keine Daten vorhanden	Verstoß

DFLD Daten: Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Einhaltung der **Bahnbenutzungsregel 2.1** am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017



- Im Jahr 2017 wurde an **277 von 365 Betriebstagen (BT) nicht regelkonform gestartet** (d.h. der Regelvorgabe folgend ausschließlich über die nordwestlich ausgerichtete Betriebspiste (RWY 33)). Dies entspricht einem **Anteil von 75,9 %**
- Im Gegenzug gab es im vergangenen Jahr lediglich **85 Betriebstage** (d.h. 23,3 % aller BT), an denen die **BBR 2.1** konsequent **eingehalten** wurde
- „Eingepreist“ in den 277 BT ist auch der Zeitraum, an dem die Betriebspiste RWY 15/33 aufgrund von **Wartungsarbeiten** gesperrt war (06.-20.09.17). Dies waren 15 BT

Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017 (BBR 2.2)



Einhaltung
keine Daten vorhanden
Verstoß
Verstoß ("sonstiger" Flug)

	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	November	Dezember
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												

DFLD Daten: Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Einhaltung der **Bahnbenutzungsregel 2.2** am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017



- **Im Gegensatz zur BBR 2.1 findet die BBR 2.2 weit überwiegend Beachtung**
- An 283 Betriebstagen (BT) wurde regelkonform weder über die RWY 15 gestartet noch über die RWY 33 gelandet. Dies entspricht einer **Quote von 77,5 %**
- **Lediglich an 82 Betriebstagen im Jahr 2017 wurde in südöstlicher Richtung gestartet bzw. in nordwestlicher Richtung gelandet**
- Von diesen 82 BT entfallen 16 BT auf den Zeitraum der **Pistensperrung** der RWY 05/23; d.h. in diesem Zeitraum (07.-21.06.17) stand keine alternative Start- und Landebahn zur Verfügung
- Dies bedeutet, dass lediglich an 66 BT (**18,1 % des Jahres**) zwingende andere Gründe vorlagen, der **BBR 2.2 nicht Folge zu leisten**

Einhaltung der Bahnbenutzungsregeln am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017 (BBR 2.3)



	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	Novemb.	Dezember
1	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
2	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
3	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
4	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
5	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
6	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
7	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
8	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
9	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
10	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
11	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
12	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
13	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
14	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
15	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
16	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
17	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
18	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
19	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
20	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
21	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
22	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
23	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
24	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
25	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
26	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
27	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
28	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
29	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
30	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß
31	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß	Verstoß

Deutscher Fluglärmdienst (DFLD) e.V.
Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - TraVis

Daten:

Einhaltung der **Bahnbenutzungsregel 2.3** am „Helmut Schmidt-Airport“ im Jahr 2017



- Insgesamt fanden in **730 einzelnen Betrachtungszeiträumen** (d.h. jeweils 365 Mal die letzte Betriebsstunde einschließlich restlichem Nachtzeitraum und die erste Betriebsstunde) lediglich **24 aktive** und zusätzlich **44 passive Regelbeachtungen** statt. Dies entspricht einer **Regelbeachtung von 3,3 % sowie 6,0 %**
- **In 90,7 %** der Betrachtungszeiträume (n = 662) **wurde die BBR 2.3** dagegen **nicht beachtet**
- Die Regel-Beachtungsquote ist in der ersten Betriebsstunde noch schlechter als im nächtlichen Betriebszeitraum: Im gesamten Jahr 2017 fand von **6 Uhr bis 7 Uhr** nur in drei Nächten eine aktive und in acht weiteren Nächten eine passive Regelbeachtung statt. Dies entspricht **0,8 % aktive** und **2,2 % passive Einhaltung**, bei **97 % Regelmissachtung** (n = 354 Nächte)
- Von **22 Uhr bis 23 Uhr** ergeben die Auswertungen Folgendes: 21 Nächte mit **aktiver Regelbeachtung** (entsprechend **5,8 %**), 36 Nächte mit **passiver Regelbeachtung** (entsprechend **9,9 %**) und 308 mit **Regelmissachtungen** (entsprechend **84,4 %**)

Pistennutzung (Starts & Landungen) sowie quantitative BBR 2.3-Regelkonformität (22 - 23 Uhr) im Jahr 2017



	22 - 6 Uhr							
	Starts				Landungen			
	33	05	15	23	15	05	23	33
Jan	39	0	0	22	152	39	184	20
Feb	20	2	0	15	186	23	122	2
Mrz	44	6	0	19	142	54	207	1
Apr	123	0	5	12	72	50	372	22
Mai	139	7	0	19	100	251	205	24
Jun	136	4	31	19	221	41	194	210
Jul	198	1	0	13	90	189	428	2
Aug	90	0	0	89	294	21	337	0
Sep	50	14	0	132	195	95	411	0
Okt	75	0	0	82	222	1	422	0
Nov	49	0	0	29	173	6	314	12
Dez	69	14	0	27	116	33	342	0
Summe	1.032	48	36	478	1.963	803	3.538	293
Prozent	64,7	3,0	2,3	30,0	29,8	12,2	53,6	4,4

Daten: Deutscher Fluglärmdienst (DFLD) e.V. Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - TraVis

Pistennutzung (Starts & Landungen) sowie quantitative BBR 2.3-Regelkonformität (06 - 07 Uhr) im Jahr 2017



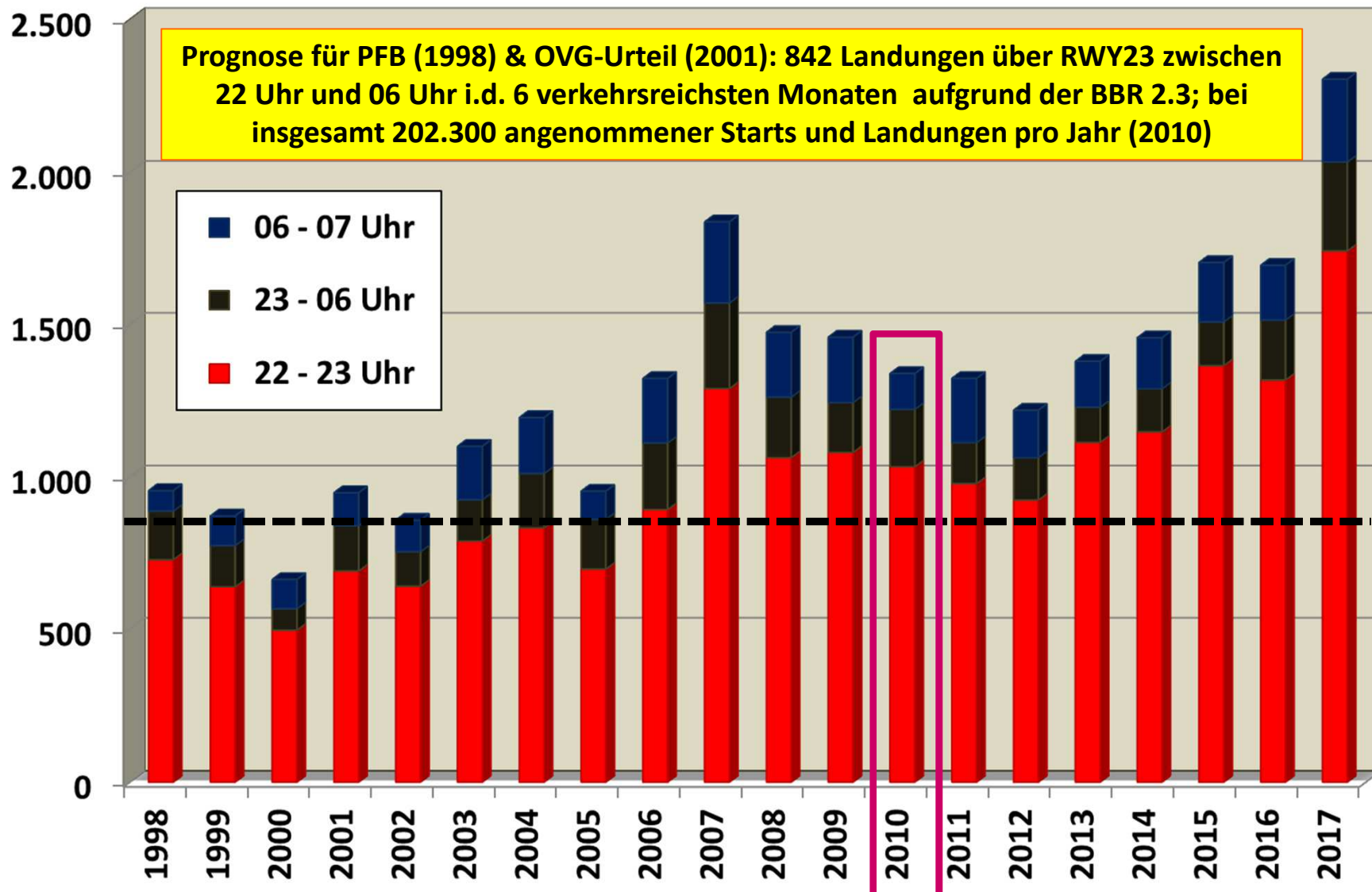
	6 - 7 Uhr							
	Starts				Landungen			
	33	05	15	23	15	05	23	33
Jan	292	0	0	135	13	4	9	1
Feb	258	21	0	148	10	4	9	1
Mrz	320	23	0	144	21	4	16	0
Apr	457	12	0	46	6	9	21	0
Mai	444	21	0	125	22	18	23	0
Jun	443	15	81	55	47	3	19	20
Jul	437	16	12	159	52	13	58	0
Aug	338	0	0	190	55	16	57	0
Sep	264	11	0	304	12	17	77	0
Okt	438	10	0	182	17	5	43	0
Nov	267	0	0	110	12	8	15	0
Dez	191	0	0	103	4	0	17	0
Summe	4.149	129	93	1.701	271	101	364	22
Prozent	68,3	2,1	1,5	28,0	35,8	13,3	48,0	2,9

Daten: Deutscher Fluglärmdienst (DFLD) e.V. Flughafen Hamburg GmbH (FHG) - TraVis

Landungen über die RWY 23 am „Helmut Schmidt-Airport“ in den sechs verkehrsreichsten Monaten (22 - 07 Uhr)



Daten: FHH Drs. 21/14585



Bipolare Sichtweise der BWVI auf die Verbindlichkeit der Bahnbenutzungsregelung



„Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde (**BWVI HH**) handelt es sich bei der **Bahnbenutzungsregelung** um einen **Teil der Flughafengenehmigung** nach § 6 LuftVG. Sie regelt die Bahnbenutzung für alle Benutzer des Flughafens und für die Deutsche Flugsicherung (vgl. zur Rechtsstellung der Flugsicherung §§ 27 c und 27 d LuftVG) verbindlich“ (Quelle: PFB 1998)

BWVI HH an DFS: „*Die in den BBR für die Tagesrandzeiten vorgeschlagene Beschränkung der Verkehrsabwicklung auf den Anflug über die Piste 15 und den Abflug über die Piste 33 sei daher insbesondere dann nicht strikt einzuhalten, wenn dies zu Verspätungen bei den Starts oder Landungen und damit zu Störungen bei der Verkehrsabwicklung innerhalb der regelhaften Betriebszeiten führte*“ (Quelle: 223. FLSK)

BWVI HH: In formeller Hinsicht dürfte eine so weitreichende Änderung der Bahnbenutzungsregelungen wegen der dann notwendigen Belastung anderer Anwohner nur nach Durchführung eines entsprechenden Verfahrens mit den notwendigen Verfahrensschritten zulässig sein. Dazu gehört insbesondere die Anhörung der Betroffenen entsprechend § 28 HmbVwVfG (Quelle: PFB 1998)

Schlussfolgerung: „Alle oder Keine“



- Es wird anerkannt, dass die langjährig bestehende **Bahnbenutzungsregelung** (d.h. die Gesamtheit aller Regeln und Ausnahmen) eine **hohe Relevanz** hinsichtlich des **Schutzes der Bevölkerung** hat
- Die für einen sicheren und geordneten Betriebsablauf notwendigen **Einschränkungen** bei den **Koordinationseckwerten** (vor allem die **Absenkung der Anzahl an Starts und Landungen** in der letzten und ersten Betriebsstunde) sollen daher umgehend angeordnet und umgesetzt werden
- Es ist festzustellen, dass die **Bahnbenutzungsregelung veraltet** ist, da sie nahezu an keinem Betriebstag eingehalten wird. Insbesondere die **Ungleichbeachtung** der verschiedenen Regelungsbestandteile ist zu beenden
- Es sind daher alle bisher im **Luftfahrthandbuch** aufgeführten **Regelungsbestandteile** ersatzlos zu **streichen**